

Ettersending til formannskapsmøte 18. september 2018

PS – Felles samferdselsprosjekt Volda og Ørsta – Samferdselspakke s. 2

OS – Orienterings sak vedkomande søknad om ytterlegare stønad til asfaltering av p-plass på Reset s. 29

OS – Ruteendringsprosessen 2019 – høyring reduksjon i rutetilbodet s. 34



SAKSDOKUMENT

Sakshandsamar: Asbjørn Moltudal

Arkivsak nr.: 2016/551

Arkivkode: 026

Utvalsaksnr	Utval	Møtedato
	Formannskapet Kommunestyret	

FELLES SAMFERDSELSPROSJEKT VOLDA ØRSTA - SAMFERDSELSPAKKE

Administrasjonen si tilråding:

1. *Volda kommune syner til tidlegare vedtak om samferdselspakke for Volda og Ørsta. Det vert og synt til føresetnaden om delvis bompengefinansiering av Voldatunnelen som er sett i NTP.*

Volda kommune er framleis positive til prosjektet om samferdselspakke og aksepterer delvis bompengefinansiering av ein slik pakke for Volda og Ørsta.

2. *Primært ber Volda kommunestyre om godkjenning av samferdselspakke i samsvar med alternativ A4 og med bomsnitt på gamle E39 lengst mot dagens rundkøyring i Furene. A4 alternativet krev godkjenning frå Ørsta kommune.*

Aktuelle prosjekt ved dette alternativet er;

Flyplasskrysset (finansiert 50% av midlane bom i Aasen genererer), Furene – rundkøyring, Kollektivtiltak i Volda og Ørsta, Gang- og sykkelveggar, Øyra bru, Sentrumstiltak Volda, Sentrumstiltak Ørsta, Ørstaffordkryssing og Voldaffordkryssing.

3. *Subsidiert ber Volda kommunestyre om godkjenning av samferdselspakke i samsvar med alternativ A3 og med bomsnitt på gamle E39 lengst mot dagens rundkøyring i Furene.*

Aktuelle prosjekt ved dette alternativet er;

Furene – rundkøyring, Flyplasskrysset, Kollektivtiltak i Volda og Ørsta, Gang- og sykkelveggar, Øyra bru, Sentrumstiltak Volda.

4. *Volda kommunestyre syner til at kostnaden med Voldatunnelen har auka i høve til dei opprinnelege kostnadene i NTP. Volda kommune oppmodar difor om at staten ta sin del av den auka kostnaden.*

Vedleggsliste:

Underskriftsliste innlevert 06.09.2018

NTP (Nasjonal Transportplan), Handlingsprogram 2018-2023(2029) for det som gjeld denne saka.

Uprenta saksvedlegg:

Møtereferat frå styringsgruppa 1-8

Møtereferat frå arbeidsgruppa.

NTP (Nasjonal Transportplan), Handlingsprogram 2018-2023(2029)

Samandrag av saka:

Volda og Ørsta kommunar har i samarbeid med Statens vegvesen teke initiativ til utarbeiding av felles samferdslepakke for Volda /Ørsta, der grunnlag for bompengefinansiering av E39 Volda –Furene (Voldatunellen) er hovudprosjektet.

Reguleringsplanen for E39 Volda – Furene vart vedteken i Volda kommunestyre 31.05.2018, sak PS 69/18, og gir rammer og kostnadstal for dette tiltaket som er hovudprosjektet i pakken.

Saka handlar no om tilslutnad til ein «bompengepakke.» Utkastet til saksutgreiing har vore sendt SVV for attendemelding og innspel. Innspela er innarbeidde i denne saksutgreiinga.

Bakgrunn for saka:

Volda og Ørsta kommunar har i samarbeid med Statens vegvesen teke initiativ til utarbeiding av felles samferdslepakke for Volda /Ørsta, med bompengefinansiering der E39 Volda –Furene (Voldatunellen) er hovudprosjektet.

I slik bompengepakke har kommunane og Statens vegvesen SVV hatt eit ynskje om å kunne integrere fleire aktuelle lokale vegtiltak i Volda og Ørsta, med sikte på snarleg gjennomføring.

Dette vil i særleg grad vere aktuelt for viktige lokale tiltak som elles ikkje har prioritet som aktuelle strekningsvise tiltak i NTP.

Jfr. her også kommunestyret sitt intensjonsvedtak for samferdslepakken, K-sak sak PS 50/16, den 21.04.2016, der det vart gjort slikt vedtak:

- 1. Kommunestyret ser framdrift og prioritering av dei overordna veglinene med tilhøyrande infrastruktur som avgjerande for utviklinga i regionen Volda - Ørsta, og minner om at dette er eit samfunn som må sjåast på line med dei tre byane Kristiansund, Molde og Ålesund.*
- 2. Kommunestyret godkjenner at prosess på utarbeiding av grunnlag for felles samferdselspakke for Volda og Ørsta vert sett i gang.*
- 3. Programnotatet skal definere konkrete tiltak og sjå gjennomføring i fasar ut frå realisme knytt til målsetting for samferdselspakke-programmet, tilgjengelege ressursar og gjennomførbarheit.*
- 4. Kommunestyret ber ordførar og rådmann ta kontakt med Statens Vegvesen, region Midt, Møre og Romsdal fylkeskommune og Ørsta kommune for å få etablert ei styringsgruppe til å styre og gjennomføre utgreiinga. Styringsgruppa fastset framdriftsplan, set ned ev arbeidsgrupper og rapporterer til kommunestyret. Ordførar og rådmann representerer styringsgruppa frå Volda kommune.*
- 5. I det vidare arbeidet med felles samferdselspakke for Volda og Ørsta skal omsynet til måla i gjeldande klimaplanar ileggast stor vekt.*

Med grunnlag i dette og tilsvarende vedtak i Ørsta kommune vart det etablert Styringsgruppe og arbeidsgruppe tilknytt prosjektet.

Statens vegvesen har hatt prosjektansvaret og har bidrege med fagleg ekspertise og sekretærfunksjon.

Styringsgruppa har hatt slik samansetning:

Jørgen Amdam (leiar, Volda kommune), Rune Sjugard (Volda kommune), Stein Aam (Ørsta kommune), Wenche Solheim (Ørsta kommune), Kjetil Strand (Statens vegvesen), Ole Jan Tønnesen (Statens vegvesen), Per Ove Nydal (Møre og Romsdal fylkeskommune), Cathrine Helle-Tautra (sekretær).

Arbeidsgruppe har hatt fylgjande samansetning:

Cathrine Helle-Tautra (Statens vegvesen), Vidar Neraas (Statens vegvesen), Svein Sunde (Gode vegar AS), Rolf-Magnus Sundgot (Ørsta kommune), Per Heltne (Volda kommune), Gry Halvorsen (Møre og Romsdal Fylkeskommune).

Arbeidsgruppa har etter vedtak i styringsgruppa hatt fylgjande mandat for sitt arbeid:

- *Arbeidsgruppa skal utarbeide eit overbygningsdokument som beskriv konseptet til Felles samferdselspakke for Volda og Ørsta. Overbygningsdokumentet skal vise at pakken inneheld ulike tiltak i både Ørsta og Volda. Arbeidsgruppa skal også greie ut ulike modellar for bompengeprojektet.*
- *Arbeidsgruppa skal i fellesskap foreslå ei prioriteringsliste over prosjekter som kan inkluderas i samferdselspakken. Alle prosjekter i denne lista skal ha eit kostnadsanslag.*
- *For å sikre brei involvering lokal, skal arbeidsgruppa organisere:*
 - o *Folkemøter i Ørsta og volda sentrum*
 - o *Eigne møter med transportørane i området*
- *Arbeidsgruppa skal i tillegg utføre konkrete oppgåver definert av styringsgruppa.*

Arbeidsgruppa har hatt i alt 6 møter fram til no.

Overbyggingsdokument er utforma, men ikkje fullført, då det enno ikkje er heilt avklara kva prosjekt som skal takast med og kva bomsnitt som skal leggst til grunn.

Det er gjennomført folkemøte felles for Volda og Ørsta i Åsentunet.

Det er gjennomført møte med næringslivet /transportørane i området.

Arbeidsgruppa gav si tilråding til styringsgruppa den 31.08.2017.

Styringsgruppa tok så dette vidare i sitt møte den 1.11.2017.

Styringsgruppa kom etter dette med fylgjande tilråding om val av løysing.

Den eine basert på ei minimumsløysing der bomsnittet vert knytt til ny tunell og dagens E-39.

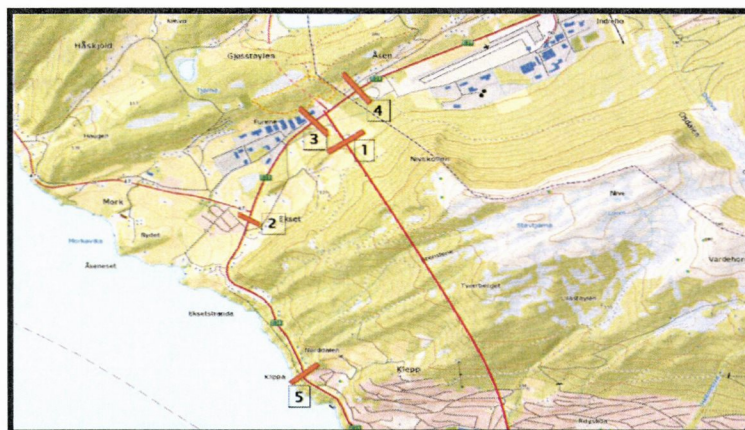
Det andre eit utvida prosjekt der ein også etablerer eit bomsnitt lokalt i Ørsta og Volda sentrum

Dette var også grunnlag for felles formannskapsmøte den 13.02.2018.

I fellesmøtet vart det gjort vedtak om å sette ned ei arbeidsgruppe med politisk valde medlemer frå begge kommunane for vidare arbeid med bompengeprojektet.

Statens vegvesen har etter dette gjort fleire berekningar av inntektspotensiale i ulike modellar og bompengesnitt, som grunnlag for val av bomsnitt og prosjektomfang.

Til det siste møtet i styringsgruppa 8. juni 2018 vart det lagt fram slike berekningar frå SVV, basert på fylgjande modell-variantar, (vurderte bomplasseringar nummerert på kartet under):



Bereking 1

Bomsnitt på ny tunnelarm i Furene (1), Ekset (2) - Bomsnitt sør for fv. 47. Stenger lokalveier sørover mot Volda som kan gi lekkasje

Bereking 2

Bomsnitt på ny tunnelarm i Furene (1), Furene (3) og Aasen i Ørsta (4)
(Bomsnitt i Ørsta flytta etter ønskje frå Ørsta)

Bereking 3

Bomsnitt på ny tunnelarm i Furene (1) og mot Furene (3)

Bereking 4

Bomsnitt på ny tunnelarm i Furene (1) og ved Klippa (5)

Bereking 5

Bomsnitt KUN på ny tunnelarm i Furene

Med grunnlag i denne berekinga har Statens vegvesen gjennom sine modellar lagt til grunn fylgjande trafikkta/første gongs betalende i desse modellalternativa:

	Ny tunnel	Gammel E 39 (Klippa/Furene)	E 39 (Hovden)	Sum nye betalende	Sum betalende (1.gang)
Beregning 1 og 4	4700	2100			Ca. 7000
Beregning 2	4700	2700	6000	1000 nye ved Hovden	Ca. 8000
Beregning 3	4700	2650	6400		Ca. 7000
Beregning 5 *	1600	7400			1600

Tidlegare var det også med eit alternativ til bomstasjon i Aasen (4) som skulle ligge aust for flyplasskrysset, mellom flyplassen og Ørsta sentrum. Saman med bomsnitt på ny tunnelarm i Furene (1), Furene (3) ville eit slikt alternativ gitt om lag 9.000-10.000 1.gongsbetalende, ei løysing som ville gitt ei vesentleg større finansieringsevne enn plasseringa ved Aasen. Etter ynskje frå Ørsta vart bomplasseringa i alt. (4) likevel flytta til Aasen. Det har også vore drøfta eit alternativ der det vart lagt eit bomsnitt ved utgangen av Rotsethorntunnelen, utan at dette alternativet har fått tilslutnad og vore vurdert vidare.

Det har såleis gjennom prosessen vore mange ulike alternativ og drøftingar mellom SVV, Volda kommune og Ørsta kommune med tanke på å finne fram til løysing som alle kan einast om. Dette har vore, og er ei krevjande øving.

Ved drøfting av saka i Volda Formannskap den 21.08.2018 vart det reist spørsmål til dei nytta trafikkta i bompeng-utgreiinga. Kva er årsaka til at ein i samband med Reguleringsplan Volda – Furene nyttar dimensjonerande trafikk (ÅDT)/2041 med 9000, medan ein i samferdselspakken nyttar omlag 7000 i berekinga på ny E39 tunnel. Årsaken til det er i flg. SVV at talet 7000 er berekna med dagens trafikk, og fordi ein berre tel fyrste gongen eit køyretøy passerar strekinga innanfor ein time. Den største årsaka til differansen mellom 9000 og 7000 er likevel at eit bompengprosjekt fører til «avvisning» av trafikk. Dette inneber at når ein vert belasta bompengar, vil nokon enten la vere å køyre med bilen sin, køyre fleire i ein bil eller fleire vil nytte kollektivtrafikk.

Prinsipp for Samferdselspakken:

SVV og strategisjefen (Ketil Strand) i SVV har ved fleire høve i prosessen understreka **det overordna prinsippet** ved innføring av ein samferdselspakke;

Det er dei som får nytte av den nye tunellen og tiltaka i pakken som skal betale bompengar.

For å kunne nytte seg av «**timesregelen**» (bompengeavgift ved berre ein bomstasjon i løpet av ein time) opplyser SVV at det er ein hovedregel at ein då må han ei pakkeløysing (samferdselspakke).

Dersom ein ikkje har ei pakkeløysing vil det heller ikkje vere høve til førehandsinnkrevjing av bompengar.

Betalingsfritak og reduserte takstar?

Det er ikkje heimel i takstretninglinjene for å gi fritak for bompengebetaling for å kome til lokalt servicesenter (butikk, kommuneadministrasjon m.m.). Iflg. SVV er rammene for fritaks-og rabattordningar no innskjerpa i høve til lokale særordningar. Bompengeplasseringa i samferdselspakken bør såleis heller ikkje basere seg på betalingsfritak.

Det er og blitt stilt spørsmål om det er mogleg å kombinere differensierte takstar og timesregel. Til det svarer SVV at det er mogleg, men utgangspunktet er at dyraste passering innan ein time vert belasta dersom ein passerer bomsnitt med ulike takstar.

Meir om dei ulike berekningane, og inntektspotensiale/finansieringsevna for desse:

Inntektspotensiale rekna ut frå bompengesats 25 kroner (20kr med rabatt)

Det er i berekningane under føreset 650 mill. kr frå staten. Dei 50 mill. kr i programområde midler, var til ei felles pakke, så om det ikkje vert felles er det ikkje avgjort at Volda får nytte alt åleine.

(A1) Berekning 5

- Bomsnitt KUN på ny tunnelarm i Furene
Sum 1. gongs betalande **ca. 1600**

Kostnad tunell – kr. 1171 Mill.
Inntekt inkl. kr. 650 mill. frå staten
Gamle E39 – 7400 bilar i døgnet

Finansieringsevne: kr. 0, ikkje nedbetalt innan 15 år.

Konsekvens:

Dette alternativet gjev ikkje stor nok inntekt til å finansiere tunell, og det vil vere svært stor trafikk på gamle E39.

(A2a) – Stegvis tiltak (Etterskot - Berre tunnelen) Berekning 1 og 4

A2a – Furene, Klippa eller Egset

Bomsnitt på ny tunnelarm i Furene (1), Klippa (5)/Ekset (2) - Bomsnitt sør for fv. 47.
Sum 1. gongs betalande berekna til **ca. 7130** (4700 tunnel – 2100 Gamle E39)

Bomstasjon ny og gamal E39 blir etablert når tunell er ferdig – ingen førehandsinnkrevjing
Inntekt inkl. 650 mill. frå staten
Kostnad tunell – kr. 1171 mill.

Finansieringsevne: kr. 1150 mill. (ikkje sikkert ein får godkjent bom på Klippa/Egset ved etterskotsinnkrevjing grunna avstand mellom tiltak og bom)
Til andre tiltak: kr. 0 mill.

Konsekvens

Ved dette alternativet vil det vere lite/ingen midlar til andre tiltak og truleg start etter 2024. Ikkje samferdselspakke. Treng ikkje vedtak frå Ørsta kommune.

Dei i Volda kommune som skal til sentrum og som bur utanfor bomringen vil måtte betale bompengar. Handlande og tilsette i Furene som kjem utanfrå bomringen (Mork, Berkneset, Ørsta og ytre Søre) betaler ikkje bompengar

Stenger lokalveier sørover mot Volda som kan gi lekkasje.

Inntektene ved dette alternativet vil truleg vere om lag 200 mill. kr. lågare enn ved førehands-innkrevjing – grunna rentetap m.m.

(A2b) – Stegvis tiltak (Etterskot - Berre tunnelen) Berekning 1 og 4

A2b – Furene (ved/i rundkøyring)

Bomsnitt på ny tunnelarm i Furene (1), Furene (3)

Sum 1. gongs betalande berekna til **ca. 7000** (4700 tunnel – 2100 Gamle E39)

Bomstasjon ny og gamal E39 blir etablert når tunell er ferdig – ingen førehandsinnkrevjing

Inntekt inkl. 650 mill. frå staten:

Kostnad tunell – kr. 1171 mill.

Finansieringsevne: kr. 1150 mill.

Til andre tiltak: kr 0 mill.

Konsekvens:

Ved dette alternativet vil det vere lite/ingen midlar til andre tiltak og truleg start etter 2024. Dette alternativet vil ikkje ha konsekvens for dei som bur innanfor Furene (retning Volda) uansett om dei skal til Furene eller sentrum. Handlande og tilsette i Furene som kjem utanfrå bomringen (Ørsta og ytre Søre) betaler bompengar.

Ikkje samferdselspakke. Treng ikkje vedtak frå Ørsta kommune.

Inntektene ved dette alternativet vil truleg vere om lag 200 mill. kr. lågare enn ved førehands-innkrevjing – grunna rentetap m.m.

(A3a) Bompengepakke (Førehandsinnkrevjing?) Volda – Furene (Berekning 3)

A3a – Furene, Klippa eller Egset

- Bomsnitt på ny tunnelarm i Furene (1), Klippa(5)/Egset(2)
Sum 1. gongs betalande **ca. 7000** (4700 tunnel – 2650 Gamle E39)

Kostnad tunell – kr. 1171 mill.

Finansieringsevne: kr. 1350 mill.

Til andre tiltak: om lag kr. 178 mill.

Konsekvens

Dersom ein får godkjent dette alternativet som bompengepakke vil det ved dette alternativet vere knappe 200 mill. til andre tiltak og truleg start før 2024. Treng ikkje vedtak frå Ørsta kommune.

Dei i Volda kommune som skal til sentrum og som bur utanfor bomringen vil måtte betale bompengar. Handlande og tilsette i Furene som kjem utanfrå bomringen (Mork, Berkneset, Ørsta og ytre Søre) betaler ikkje bompengar

Stenger lokalveier sørover mot Volda som kan gi lekkasje

(A3b) Bompengepakke (Førehandsinnkrevjing?) Volda – Furene (Berekning 3)

A3b – Furene (ved/i rundkøyning)

- Bomsnitt på ny tunnelarm i Furene (1), Furene (3)
Sum 1. gongs betalande **ca. 7000** (4700 tunnel – 2100 Gamle E39)

Kostnad tunell – kr. 1171 mill.

Finansieringsevne: kr. 1350 mill. (usikkert om førehandsinnkrevjing er mogleg grunna kort avstand mellom bomsnitta)

Til andre tiltak: om lag 178 mill.

Konsekvens

Dersom ein får godkjent dette alternativet som bompengepakke vil det ved dette alternativet bli knappe 200 mill. til andre tiltak og truleg start før 2024. Treng ikkje vedtak frå Ørsta kommune.

Dette alternativet vil ikkje ha konsekvens for dei som bur innanfor Furene uansett om dei skal til Furene eller sentrum. Handlande og tilsette i Furene som kjem utanfrå bomringen (Ørsta og ytre Søre) betaler bompengar.

Med dei tiltak som har vore oppe til drøfting vil ein rimeleg greitt kunne argumentere for alternativet A3b for dei som kjem frå Ørsta og Ytre Søre (jfr. Flyplasskrysset, rundkøyning i Furene, kollektivtransport og gangveg Ørsta-Volda).

Frekvensen av bruk for dei fastbuande og dei som nyttar seg av handelsområdet i Furene er truleg også ulik og bør tilleggst vekt ved plassering av bomstasjon

(A4a) Bompengepakke (Førehandsinnkrevjing) Volda – Furene, saman med Ørsta (Berekning 2)

A4a – Aasen, Furene, Klippa eller Egset

- Bomsnitt på ny tunnelarm i Furene (1), Klippa(5)/Egset(2) og Aasen i Ørsta (4)
Bomsnitt i Ørsta flytta etter ønskje frå Ørsta kommune.
Sum 1. gongs betalande **ca. 8000** (4700 tunnel – 2100 Gamle E39) + 1000 nye ved Hovden

Kostnad tunell – kr. 1171 mill.

Finansieringsevne: kr. 1450 mill.

Til andre tiltak: kr om lag 278 mill.

Konsekvens:

Dette alternativet vil kunne gje grunnlag for ein bompengepakke. For å få det til krev det **tilsvarande vedtak frå Ørsta kommune** og ein bør såleis ha tiltak i både Volda og Ørsta for å vere pakke.

Ved dette alternativet har det vore drøfta tiltak i Ørsta for 100 mill. kr. i tillegg til alt. A3. Vegvesenet tilrår bommar i tunnel, Egset/Klippa og Hovden for å kunne forsvare investeringar i sentera.

Om plassering av bom på gammal E39 syner eg til det som er sagt under alternativ A2 og A3.

Tidlegare var der med eit alternativ til bomstasjon i Aasen (4) som skulle ligge mellom flyplassen og Ørsta sentrum. Saman med bomsnitt på ny tunellarm i Furene (1), Furene (3) ville det alternativet gitt 1.gongsbetalande på om lag 10.000 og ville gje ei vesentleg større finansieringsevne enn flyttinga til Aasen. Etter ynskje frå Ørsta vart alt. (4) flytta til Aasen.

Legg ein **hovudprinsippet** om at det er dei som får **nytte av den nye tunellen og tiltaka i pakken** som skal betale bompengar, burde ein truleg ikkje flytte bomstasjonen i Ørsta frå austsida av Flyplasskrysset og til Aasen, då ein ved dette alternativet både får bygt flyplasskrysset som brukarane både i Volda og Ørsta får nytte og glede av (dei frå ytre Søre vil ved det alternative sleppe bompengar til Flyplassområdet) og samstundes får evt. 100 mill. til flyplasskryss og sentrumstiltak i Ørsta.

(A4b) Bompengepakke (Førehandsinnkrevjing) Volda – Furene saman med Ørsta (Berekning 2)

A4b – Aasen, Furene (ved/i rundkøyring)

- Bomsnitt på ny tunnellarm i Furene (1), Furene (3) og Aasen i Ørsta (4)
Bomsnitt i Ørsta flytta etter ønskje frå Ørsta kommune.
Sum 1. gongs betalande **ca. 8000** (4700 tunnel – 2100 Gamle E39) + 1000 nye ved Hovden

Kostnad tunell – kr. 1171 mill.

Finansieringsevne: kr. 1450 mill. (usikkert om førehandsinnkrevjing er mogleg grunna kort avstand mellom bomsnitta)

Til andre tiltak: om lag kr 278 mill. kr

Konsekvens:

Dette alternativet vil kunne gje grunnlag for ein bompengepakke. For å få det til krev det **tilsvarande vedtak frå Ørsta kommune** og ein bør såleis ha tiltak i både Volda og Ørsta for å vere pakke.

Ved dette alternativet har det vore drøfta tiltak i Ørsta for 100 mill. kr. i tillegg til alt. A3. Vegvesenet tilrår bommar i tunnel, Egset/Klippa og Hovden for å kunne forsvare investeringar i sentera.

Om plassering av bom på gammal E39 syner eg til det som er sagt under alternativ A2 og A3.

Tidlegare var der med eit alternativ til bomstasjon i Aasen (4) som skulle ligge mellom flyplassen og Ørsta sentrum. Saman med bomsnitt på ny tunnellarm i Furene (1), Furene (3) ville det alternativet gitt 1.gongsbetalande på om lag 10.000 og ville gje ei vesentleg større finansieringsevne enn flyttinga til Aasen. Etter ynskje frå Ørsta vart alt. (4) flytta til Aasen.

Legg ein **hovudprinsippet** om at det er dei som får **nytte av den nye tunellen og tiltaka i pakken** som skal betale bompengar, burde ein truleg ikkje flytte bomstasjonen i Ørsta frå austsida av Flyplasskrysset og til Aasen, då ein ved dette alternativet både får bygt flyplasskrysset som brukarane både i Volda og Ørsta får nytte og glede av (dei frå ytre Søre vil ved det alternative sleppe bompengar til Flyplassområdet) og samstundes får evt. 100 mill. til flyplasskryss og sentrumstiltak i Ørsta.

Vurdering og konklusjon:

Orienteringa om bompengeløysing og bomsnitt har utløyst sterke og viktige diskusjonar i pressa og mellom folk og i det politiske miljøet.

M.a har det utløyst ein underskriftsaksjon mot «bom som splittar kommunen». Den innsende dokumentasjonen som ligg vedlagt saka syner 673 underskrifter. Aksjonen har slikt innhald;

Det skal leggjast fram endeleg innstilling i kommunestyret i møtet 18.september. Då blir det lagt fram kvar bommen til den nye E39 tunellen skal bli plassert. Det ser ut til at fleirtalet som sit i styret stemmer for å plassere den i Vikenessvingane.

Ei slik plassering vil splitte kommunen vår. Dei som må kjøre denne strekka på grunn av jobb, barnehage og skule blir tvungne til å legge ut fleire tusen kroner i året som strengt talt ikkje burde vere nødvendig innad i eiga kommune! Nei til bom i Vikane, ja til bom ved tunelloppning/ved rundkøyninga i Furene!

SVV og strategisjefen (Ketil Strand) i SVV har ved fleire høve i prosessen understreka **det overordna prinsippet** ved innføring av ein samferdselspakke;

Det er dei som får nytte av den nye tunellen og tiltaka i pakken som skal betale bompengar.

Nye krav til tunell-tryggleik-auka kostnad:

Då kommunestyra i Volda /Ørsta gjekk inn for delvis bompengefinansiering av tunellen Volda-Furene, var dette basert på ein utbyggingspakke der tunellen var kostnadsrekna til 900.mill kr., og der bompengandelen skule vere på 300 mill kr. (1/3)

Når no kostnaden med tunellen har vakse frå 900 mill til 1171 mill kr, m.a. p.g.a endra og dyrare løysingar for området rundt tunnellen i Volda sentrum..., bør også den statlege deltakinga i prosjektet aukast opp tilsvarende. Løysinga som ligg i reguleringsplanen inneheld meir omlegging av veg, rundkøyringa er senka i terrenget og det er lagt inn fleire tilpassingar til gåande og syklande.

Med same fordeling som tidlegare, vil det gje ein bompengandel for tunellen på 390 mill kr og ein statleg andel på 781mill kr.

Legg ein det til grunn og legg til dei aktuelle lokale prosjekt som er ynskt realisert, (230 mill kr) endar ein opp med ein samla bompengandel på 620 mill kr.

Om ein kunne legge ei slik fordeling til grunn ville ein kunne tru at bompengedelen kunne bli nedbetalt på 10 år med snitt-pris passering på kr. 25., basert på bom i tunellen og på gamal E-39 i furene. Eller i løpet av 15 år med sats på kr. 20.

Har ein i tillegg med bom også på arma mot Ørsta (alt 4) får ein ca 1000 ekstra passeringar som gjev eit vesentleg bidrag til reknestykket.

Dette vil generere auka inntekt for muleg investering på 100 mill kr, eller alternativt bidra til redusert bompengeperiode til 10 -11 år , med sats på kr 20.

Dette vil generere auka inntekt for muleg investering på 100 mill kr, eller alternativt bidra til redusert bompengeperiode til 10 -11 år , med sats på kr 20.

For ordens skuld vil rådmannen presisere at denne berekninga ikkje er gjort av SVV.

Felles pakke Volda –Ørsta:

Ein annan diskusjon som har vore sentral i den politiske handteringa er om dette skal vere ein felles bompengepakke for Volda og Ørsta. Det har vore drøfta løysingar der ein skal ha med t.d sentrumstiltak i Ørsta og i Volda, og Ose bru, Flyplasskrysset m.v.

Dette er blitt drøfta både i styringsgruppa og i formannskapa i dei to kommunane.

Volda kommune har vore klare på at om slike tiltak skal med i pakken, må det etablerast eit bomsnitt på dagens E39 også i Ørsta, og at denne bør ligge mellom Ørsta sentrum og Flyplasskrysset. Ørsta kommune har ikkje funne å kunne akseptere ei slik løysing.

Dei ynskjer berre ein bom ved rundkøyringa , ev. ein bom på eks. E39 ved Åsen. Signal frå Ørsta no er at bom i Aasen evt. på austsida av flyplasskrysset truleg ikkje vil bli godkjent i Ørsta, og i så fall vil det vere eit vilkår at ein etablerer bom på Rotset i Volda. Det har vore vurdert som uheldig å dele opp Volda sentrum med bomstasjon på Rotset, og dette har vore vurdert som lite realistisk å jobbe vidare med.

Med ei slik løysing fell heile grunnlaget for ein felles pakke bort, og då bør også aktuelle sentrumstiltak i Ørsta ut. Dette tilseier i så fall at berre Flyplasskrysset i Ørsta vert med vidare.

Vi vil då stå att med ein rein «Volda-pakke» med fylgjande aktuelle tiltak:

Tunnel:	1171 mill. kr	
Furene – rundkøyning	30 mill kr	
Kollektivtiltak	30 mill kr	
Gang- og sykkelveggar	30 mill kr	
Øyra bru	50 mill kr	
Sentrumstiltak Volda	50 mill kr	
Flyplasskrysset	40 mill	- samla 230 mill kr
Sum:	ca. 1.401 mill kr.	

Det er grunn til å streke under at tala ovanfor er ikkje kvalitetssikra av SVV. Lista er truleg heller ikkje uttømande. Oppstart av prosjekta vil i tillegg til lokal semje om prioritering være avhengig av planarbeid, utgreiingar, kostnadsberekningar og finansiering. Prioritering av prosjektene vil være en sentral del av prosessen med arbeidet i ein slik pakke.

Slik tala er presentert ovanfor, vil det vere eit gap på om lag 23 mill. dersom A3 vert valt og godkjent.

Dersom A4 vert valt og godkjent med Sentrumstiltak i Ørsta og 10 mill til kvar av prosjekta Ørstafjord- og Voldafjordkryssing i tillegg vil det vere dekning innanfor finansieringsevna.

Slik rådmannen ser det står ein att med i hovudsak tre hovedproblemstillingar;

1. Makter ein å oppnå semje mellom SVV og Volda og Ørsta kommunar omkring ein samferdselspakke etter alternativ A4?
2. Dersom ein ikkje oppnår det, vil ein kunne få godkjent ein samferdselspakke etter alternativ A3?
3. Dersom ein får godkjent ein slik pakke, kvar skal bomsnittet på gamle E39 vere?
Det vil ikkje vere dei same trafikantane som betaler på Furene og Klippa og det vil bli større resttrafikk på gamle E39 dersom bommen kjem i Furene vs Klippa. Berekningane tilseier likevel at innteningsevna vil vere omlag lik ved dei 3 alternativa med bom på gamle E39

Med bakgrunn i utgreiinga ovanfor og **tidlegare vedtak om samferdselspakke for Volda og Ørsta** vil rådmannen tilrå at **Volda kommune er positive til prosjektet om samferdselspakke og aksepterer delvis bompengefinansiering av ein slik pakke.**

Primært er tilrådinga om godkjenning av samferdselspakke i samsvar med alternativ A4 og med bomsnitt på gamle E39 lengst mot dagens rundkøyning i Furene og med dei aktuelle lokale tiltaka som er nemnt i pkt. 2 i tilrådinga.

Då det er usikkert om Ørsta vil gå for ei løysing etter alt. A4 vil rådmannen subsidiert tilrå at Volda kommune søker om ein samferdselspakke etter alternativ A3 og med bomsnitt på gamle E39 lengst mot dagens rundkøyning i Furene.

Då kostnaden med Voldatunellen har auka i høve til opprinnelege kostnader i NTP, vil rådmannen tilrå at ein oppmodar staten om å ta sin del av den auka kostnaden, sidan det i hovudsak skuldast nye statlege retningsliner for tryggleik i tunellar.

Tilhøve til kommuneplanen sin samfunnsdel:

Planlagt tiltak for bygging av Voldatunelen og tilhøyrande anlegg tenkt lagt inn i samferdslepakken vil vere lekk i å nå dei viktige strategiske mål/tiltak påpeika i handlingsdelen til kommuneplanen sin samfunnsdel, som m.a:

- *Vidareutvikle kommunikasjonane i regionen.*
- *Arbeide for realisering av Voldatunnel gjennom utarbeiding av samferdselspakke Ørsta – Volda (bompengeløysing).*
- *Utvikle Volda som kollektivknutepunkt og betre dei offentlege kommunikasjons-tilboda.*
- *Realisering av samanhengande sykkelveg mellom Volda og Ørsta.*

- Sikre og betre tilkomsten til Ørsta-Volda lufthamn Hovden, også for kollektivtrafikk.
- Auke attraktiviteten til Volda sentrum og realisere tiltak i Hamnegata som miljøgate og andre sentrumstiltak i samsvar med utviklingsplanen for Volda sentrum.
- Sikre eit estetisk og universelt utforma sentrum som inviterer til å gå og sykle,
- Utvikle eit funksjonelt trafikalt køyremønster som er trygt for alle.
- Legge til rette for utvikling av hamneområdet og sjølinja, og sikre kopling mellom fjord og fjell.

Helse og miljøkonsekvensar:

Folkehelse er overordna og førande prinsipp etter kommuneplanen.

Gode kommunikasjonar, trygge ferdselsårar for alle trafikantgrupper, eit levande sentrum, og tilrettelegging for auka bruk av kollektivtilbod, og å tilrettelegging for å gå og sykle-, som gjennomføring av tilrådd samferdslepakke legg grunnlag for-, vil vere med å legge grunnlaget for slik positiv helse og miljøeffekt.

Økonomiske konsekvensar:

Ingen direkte for kommunal økonomi. Vil vere svært positivt for kommunen og regionen med omsyn til at fleire tiltak på det overordna og lokale vegnettet kan realiserast uavhengig av gjeldande prioriteringar i gjeldande NTP.

Beredskapsmessige konsekvensar:

Tiltaket vil gje vesentleg betra trafiktryggleik for alle trafikantgrupper i området.

Rune Sjurgard
Rådmann

Asbjørn Moltudal
Ass.rådman

Utskrift av endeleg vedtak:

**Ørsta kommune
Statens Vegvesen**

Lik oss på Facebook

 Lik dette 27k personar likar dette. Registrer deg for å sjå kva venene dine likar.

Nei til bom som splitter kommunen

Til: Alle i Volda kommune

Det skal leggjast fram endeleg innstilling i kommunestyret i møtet 18.september. Då blir det lagt fram kvar bommen til den nye E39 tunellen skal bli plassert. Det ser ut til at fleirtalet som sit i styret stemmer for å plassere den i Vikenessvingane.

Ei slik plassering vil splitte kommunen vår. Dei som må kjøre denne strekka på grunn av jobb, barnehage og skule blir tvungne til å legge ut fleire tusen kroner i året som strengt talt ikkje burde vere nødvendig innad i eiga kommune! Nei til bom i Vikane, ja til bom ved tunellopning/ved rundkøyringa i Furene!

Støtter du denne kampanjen?

JA, JEG VIL SKRIVE UNDER



Del denne kampanjen på Facebook



Del denne kampanjen på Twitter

508
 Del

  Share
Del



673 underskrifter hittil!

Fra: Stine Dahl[stine.m.dahl@hotmail.com]
Sendt: 06.09.2018 09:00:39
Til: Postmottak Volda
Tittel: Underskriftkampanje

Hei,

Her er lenka til ei underskriftkampanje oppretta i håp om at politikarane vil sjå menneska også når dei vel hvilken bomplassering som skal setjast opp.

Om det kjem ein bom i mellom Egset og sentrum så vil dei kanskje øydeleggje økonomien til mange nyetablerte familiar som er avhengige av å kome inn til sentrum dagleg, både på grunn av jobb, barnehage, skule, fritidsaktivitetar, familie og helse.

<https://www.underskrift.no/vis/7365>

Mvh
Stine Dahl



Statens vegvesen

Handlingsprogram

2018-2023 (2029)



Korrigert versjon 03. april 2018

Foto: Arif Sjøberg

ført KVU for Oslo-avet. Derfor er det ikke krav til byutredning for Osloområdet nå.

12.6. Bypakker i mindre byområder

Byvekstavtalene og belønningsmidler til byvekstavtalene er avgrenset til de ni største byområdene. Det er imidlertid en rekke andre byområder som også har liknende utfordringer med hensyn til miljø og framkommelighet, og et stort behov for midler. I mindre byer er bypakker med bompengeneinnkreving aktuelt for å finansiere tiltak, og for å påvirke trafikken. Bompengeneinnkreving krever lokal tilslutning. Statens bidrag vil være midler til store prosjekter og/eller programområdetiltak. Staten har bare mulighet til å avsette midler til planlegging og bygging av riksvegtiltak.

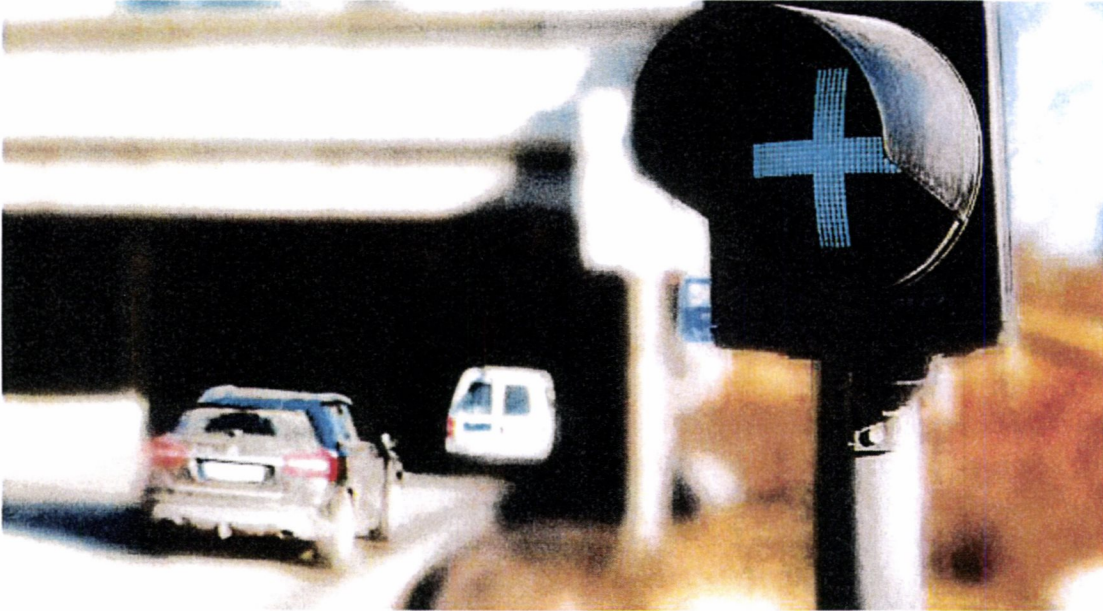
I Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* står det at bypakker i mindre byer skal vurderes ut fra samfunnsøkonomisk lønnsomhet og måloppnåelse, og at de må inneholde framkommelighets- og/eller trafikk-sikkerhetstiltak. I noen mindre byområder kan lokale forhold tilsi at man bør planlegge bypakkene ut fra et nullvekstmål for personbiltrafikken. Det er potensial for å øke sykkelandelen i små byer og tettsteder, og Stortinget legger til grunn et mål om 8 pst. sykkelandel på landsbasis. I tillegg det er det vedtatt et mål om 20 pst. sykkelandel knyttet til byene med byvekstavtale.

Samferdselsdepartementet har i brev av 21.6.2016 til Vegdirektoratet fastsatt prinsipper for utforming av bypakker i mindre byområder. Prinsippene skal legges til grunn i planleggingen av bompengene-

finansierte bypakker i byområder som ikke er omfattet av ordningen med byvekstavtale.

Følgende prinsipper skal legges til grunn for arbeidet med bypakker i mindre byområder:

1. Forslag om bompengefinansierte bypakker skal vurderes enkeltvis. Prioritering av midler til statlige prosjekter gjøres i forbindelse med Nasjonal transportplan, og eventuelle bypakker kan utvikles på bakgrunn av denne prioriteringen.
2. Det utvidede nytteprinsippet skal ligge til grunn dersom gjennomgangstrafikk skal betale bompenger. Det må i slike tilfeller dokumenteres at gjennomgangstrafikken har nytte av tiltakene som bompengene bidrar til å finansiere.
3. Bomstasjoner skal i hovedsak plasseres innenfor det geografiske området der de bompengefinansierte tiltakene gir nytte for bilistene. Plasseringen skal legge til rette for en effektiv innkreving og at de bilistene som betaler bompenger drar nytte av tiltakene. Forslaget til bompengepakke må inneholde en vurdering av hvordan bilistene som betaler bompenger får nytte av tiltakene.
4. Sammensetningen og omfanget av bypakkene skal fortsatt vurderes ut fra samfunnsøkonomisk lønnsomhet (for eksempel fra KVU/KS1) og måloppnåelse. Klima- og miljømål skal vektlegges, men må også veies opp mot andre relevante mål. Bypakkenes omfang må ikke økes som følge av mulighet for bompengefinansiering.
5. For at bompengeneinnkreving skal kunne vurderes i mindre byområder må bypakkene inneholde tiltak som øker framkommeligheten og/eller trafiksikkerheten i vegnettet.



Bomstasjon ved Skøyen i Oslo. Foto: Knut Opeide

Transportetatene vil samarbeide med kommuner og fylkeskommuner om en felles tilnærming til bypakker i mindre byer. I forbindelse med oppstart av arbeidet med Nasjonal transportplan 2022–2033 er det aktuelt å gjennomføre utredninger av mål og utfordringer i hvert byområde. I handlingsprogrammet for 2018–2023 er riksvegmidler til mindre byområder prioritert ut fra behov for midler, tiltakenes nytte og hvor langt prosessen med bypakker har kommet. I handlingsprogrammet er det avsatt midler til prosjekter i bypakker for Molde, Kristiansund, Bodø og Harstad, i tillegg til byene med bymiljø- og byvekstavtale. Videre er det avsatt midler til en samferdselspakke i

Volda – Ørsta som vil kunne inneholde flere tiltak for økt sykkelandel. Det er også satt av midler for en mulig sykkelbysatsing i de tre nordligste fylkene.

Bypakker er allerede etablert for Førde, Haugaland, Bodø og Harstad. I Ålesund, Molde, Kristiansund, Narvik, Hammerfest og Sør-Varanger er det tatt lokale prinsippvedtak om opplegg for bompengefinansiering. Det arbeides med bypakker i Moss, Tønsbergregionen, Arendal- og Grimstadregionen og Larvik. I tillegg kan det være aktuelt med bypakker i Mjøsbyen, Hønefoss og Farsund.

Rute 4a E39 Stavanger – Bergen – Ålesund med tilknytninger

Kort om ruten

Rute 4a omfatter E39 fra Harestad like nord for Stavanger via Bergen til kryss med E136 ved Spjelkavik i Ålesund. Tilknytningene til ruten omfatter rv 555 fra Nygårdstangen i Bergen til kryss med fv 561 /fv 555 på Kolltveit på Sotra og rv 580 fra Hop til Bergen lufthavn Flesland. Rv 651 fra Hjelle til Volda inngår også i ruten. Ruten omfatter fem ferjesamband på E39: Mortavika – Arsvågen over Boknafjorden, Sandvikvåg – Halhjem over Bjørnefjorden, Oppedal – Lavik over Sognefjorden, Anda – Lote over Nordfjorden og Festøya – Solavågen over Storfjorden. I tillegg inngår ferjesambandet rv 651 Volda – Folkestad. Den totale lengden til rute 4a er om lag 670 km ekskl. ferjesambandene.

Konseptvalgutredninger med ekstern kvalitetssikring (KVU/KS1)

KVU for E39 Kyststamvegen Boknafjordkryssingen

KVU/KS1 ble behandlet av regjeringen i 2009. KVUen vurderte utbedret ferjetilbud, flere tunnelloesninger og bru. Konklusjonen var å fortsette planleggingen en av undersjøisk tunnel med arm til Kvitsøy (Rogfast).

KVU for E39 Aksdal – Bergen

KVU/KS1 ble behandlet av regjeringen i 2012. Resultatet var at Konsept K4c Midtre linje skal legges til grunn for videre planlegging mellom Aksdal og Bergen. Det innebærer at E39 skal krysse Bjørnafjorden med bru mellom Tysnes og Os.

KVU for E39 Lavik – Skei

KVU/KS1 ble behandlet av regjeringen i 2009. Videre planlegging skal legge til grunn en kombinasjon av konsept C og konsept D som anbefalt i KVUen. Det innebærer utbedring av eksisterende veg og omlegging av traséen på aktuelle delstrekninger.

KVU for E39 Skei – Ålesund

KVU/KS1 ble behandlet av regjeringen i 2014. For strekningen Skei – Volda skal indre trasé legges til grunn. Det innebærer tunnel under Utvikfjellet, bru over indre del av Nordfjorden og trasé videre via Hornindal og Kvivsvegen til Volda. For strekningen Volda – Ålesund skal det legges til grunn at framtidig E39 skal gå via Hareidlandet (Hafast).

KVU for Bergensregionen

KVU/KS1 ble behandlet av regjeringen i 2013. Regjeringen legger til grunn at videre utvikling av transportsystemet i Bergensregionen ikke skal basere seg på en regionpakke med felles organisering og finansiering på nåværende tidspunkt. Det bør likevel vurderes på sikt å samordne prosjekter og tiltak til en samlet pakke der rammeverket for helhetlige bymiljøavtaler legges til grunn. Aktuelle prosjekter og tiltak må vurderes trinnvis, og samfunnsøkonomisk lønnsomhet vektlegges ved prioritering av prosjekter.

KVU for rv 555 Sotra

KVU/KS1 ble behandlet av regjeringen i 2009. Konseptvalgutredningen vurderer ulike bru- og tunnelloesninger mellom

Sotra og Bergen, samt forbedring av det interne hovedvegnettet på Sotra. Videre planlegging av forbedret forbindelse mellom Sotra og Bergen skal legge til grunn ny bru i eksisterende korridor. Avklaring av to- eller fire felts bru gjøres i kommunedelplan.

KVU for Ålesund

KVU/KS1 ble behandlet av regjeringen i 2016. Videre planlegging skal legge til grunn et nedskalert konsept 4. Konseptet innebærer blant annet utbygging av kollektivtraséer og kollektivfelt, ny firefelts veg på strekningene Breivika – Lerstad og Blindheim – Moa, samt andre vegtiltak. Konseptet inneholder en rekke gang- og sykkeltiltak, men disse skal nedskaleres i tråd med den lokalt utviklede bypakken.

Økonomiske rammer for perioden 2018–2023 på rute 4a (mill. 2018-kroner).

	2018-2023	
	Statlige midler	Annen finansiering
Store prosjekter	8 398	9 286
Programområdetiltak	1 444	483
- Utbedringstiltak	656	256
- Tilrettelegging for gående og syklende	179	175
- Trafikksikkerhetstiltak	406	13
- Miljøtiltak	73	
- Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	88	40
- Servicetiltak	42	
Fornyning	1 502	
Planlegging	1 921	0,4
Grunnerverv	50	
Post 30 Riksveginvesteringer	13 315	9 790

Prioriteringer på ruten

Perioden 2018–2023

I første seksårsperiode settes det av midler til å fullføre utbyggingen av det delvis bompengefinansierte prosjektet E39 Sveгатjørn – Rådal i Hordaland. Prosjektet, som ventes åpnet for trafikk i 2022, omfatter bygging av 16 km firefelts veg inn mot Bergen fra sør, i hovedsak i tunnel. Videre fullføres prosjektet E39 Bjørset – Skei i Sogn og Fjordane som ventes åpnet for trafikk sommeren 2019. Dette prosjektet omfatter utbedring av om

lag 11 km tofelts veg. I tillegg er det satt av statlige midler til refusjon av forskutterte midler til prosjektet E39 Kvisvsvegen som ble åpnet for trafikk i 2012.

Anleggsarbeidene på prosjektet E39 Rogfast i Rogaland startet i 2018. Prosjektet som er vedtatt delvis bompengefinansiert, omfatter bygging av en 26,7 km lang undersjøisk tunnel i to løp mellom Harestad i Randaberg kommune og Arsvågen i Bokn kommune

og en 3,7 km lang tunnelarm til Kvitsøy. Tunnelen blir den lengste og dypeste undersjøiske vegtunnelen i verden, med laveste punkt 392 m under havoverflaten. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2025/2026.

I tillegg legges det til grunn oppstart av prosjektet E39 Myrnel – Lunde i Sogn og Fjordane. Det legges også opp til å starte utbyggingen av prosjektet rv 555 Sotrasambandet i Hordaland. Prosjektet er forutsatt gjennomført som OPS-prosjekt over post 29, jf. Prop. 1 S (2014–2015). Statens vegvesens kostnader til forberedende arbeider inkludert flytting av høyspentlinje, grunnerverv og byggherrekostnader m.m. finansieres over post 30. Prioriteringen av prosjektet er betinget av at det blir tilslutning til opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektet.

Innenfor rammen til programområdetiltak prioriteres utbedringstiltak med vekt på utbedring/ombygging av ferjekaier, midler til oppfølging av Førdepakken, breddeutvidelser og andre utbedringer. Videre prioriteres trafiksikkerhetstiltak med vekt på tiltak mot utforkjøring, kryssutbedring og midler til oppfølging av Førdepakken, samt tilrettelegging for gående og syklende. Her inngår midler til oppfølging av Haugalandspakken og Nordhordlandspakken, samt den planlagte Samferdselspakke Volda – Ørsta (med forbehold om tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering).

Innenfor rammen til fornying prioriteres i all hovedsak utbedring av tunneler.

Rv 555 Sotrasambandet

Prosjektet ligger i Bergen og Fjell kommuner. Dagens rv 555 er en tofelts veg med varierende standard. Eksisterende Sotrabru er smal uten tilrettelegging for gående og syklende. Årsdøgntrafikken over brua er i underkant av 27 000 kjøretøyer. Det er store framkommelighetsproblemer også for kollektivtrafikken. Transportsystemet er meget sårbart med dagens Sotrabru som eneste adkomst til kommunene Fjell, Sund og Øygarden, med omfattende næringsliv knyttet til olje og gass.

Prosjektet omfatter bygging av 9,4 km firefelts veg fra kryss med fv 562 ved Storavatnet i Bergen til kryss med fv 561 på Kolltveit på Sotra, herav om lag 4,5 km i tunnel. Prosjektet inkluderer ny firefelts bru med separat gang- og sykkelveg. Brua blir om lag 950 m lang, med et hovedspenn på om lag 590 m. Totalt er det planlagt å bygge om lag 14 km gang- og sykkelveger, herav 7,8 km som høystandard løsning med skille mellom syklende og gående. Det er planlagt nye kollektivterminaler ved Storavatnet og på Straume. Prosjektet legger til rette for prioritering av kollektivtrafikken mellom terminalene.

KVU/KS1 ble behandlet av regjeringen i 2009. Kommunedelplaner for prosjektet ble vedtatt i 2012, og reguleringsplanene ble vedtatt i 2016. Arbeidet med opplegg for finansiering av prosjektet som OPS-prosjekt, inkludert størrelsen på milepælsutbetalingen ved trafikkåpning og betaling for tilgjengelighet i driftsperioden, er kommet langt. Det

foreligger lokalpolitiske vedtak om delfinansiering av prosjektet med bompenger, og det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2). Det er bevilget

midler til grunnerverv og andre forberedende arbeider inkludert flytting av høyspentlinje.

Nøkkeltall og virkningsberegninger:

Kostnadsanslag*	10 000 mill. kr
Samfunnsøkonomisk netto nytte	13 730 mill. kr
Reduksjon i samfunnets transportkostnader	25 140 mill. kr
Reduksjon i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet	6 200 mill. kr
Endring i antall drepte og hardt skadde per år	-0,62 personer
Endring i CO ₂ -utslipp fra trafikken per år	740 tonn

* Kostnadsanslag forutsatt gjennomført som et «tradisjonelt» prosjekt.

Kostnader og opplegg for finansiering som OPS-prosjekt er ikke avklart.

E39 Myrmel – Lunde

Prosjektet omfatter utbedring og omlegging av en 3,7 km lang strekning med smal og svingete veg i Gaular kommune. På deler av strekningen er det planlagt å legge vegen i tunnel. Det skal bygges to kryss. Det skal legges til rette for gående og syklende dels gjennom bygging av ny gang- og sykkelveg og dels på eksisterende veger. Reguleringsplan ble vedtatt i 2016.

Perioden 2024–2029

I siste seksårsperiode ferdigstilles prosjektene E39 Rogfast, E39 Myrmel – Lunde og rv 555 Sotrasambandet.

Det legges opp til å gjennomføre prosjektet E39 Bogstunnelen – Gaular grense i Sogn og Fjordane. Prosjektet omfatter omlegging av en strekning i Høyanger og Gaular kommune, i hovedsak gjennom bygging av en tunnel utenom Vadheim sentrum. Det settes også av

midler til å gjennomføre utbedring av delstrekninger på E39 mellom Byrkjelo og Sandane i Sogn og Fjordane. Valg av løsninger er ikke endelig avklart, og kostnadsanslaget er derfor usikkert.

Det legges til grunn statlige midler til utbygging av E39 på strekningen Volda – Furene i Møre og Romsdal, med omlegging utenom Volda sentrum. Det legges også til grunn statlige midler til å gjennomføre prosjektet E39 Vegsund – Breivika i Møre og Romsdal. Prosjektet omfatter utbygging av E39 til firefelts veg i Ålesund kommune, i hovedsak i tunnel. Prioriteringen av begge prosjektene er betinget av at det blir tilslutning til opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging.

I siste seksårsperiode legges det også til grunn anleggsstart på prosjektet E39 Aksdal – Våg i Rogaland. Prosjektet omfatter bygging av firefelts veg på en fellesstrekning med E134. Prioriteringen er betinget av tilslutning til delvis

bompengefinansiert utbygging av prosjektet.

Videre legges det opp til å starte byggingen av prosjektet E39 Ådland – Svegatjørn i Hordaland (Hordfast). Prosjektet inngår i Ferjefri E39 og vil sammen med E39 Rogfast gi ferjefritt vegsamband mellom Stavanger og Bergen. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektet. Kostnadsoverslaget har økt vesentlig gjennom planprosessen. Prosjektet blir derfor gått gjennom for å se på mulige kostnadsreduksjoner. Med betydelige kostnadsreduksjoner er det i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* vurdert at det kan bli aktuelt med anleggsstart med bompenger allerede i første seksårsperiode. Foreløpig er det lagt til grunn en kostnadsreduksjon på om lag 5 mrd. kr.

I tillegg er det lagt til grunn statlige midler til å starte byggingen av prosjektet E39 Vågsbotn – Klauvaneset i Hordaland. Utbyggingen omfatter bygging av firefelts veg i ny trasé like nord for Bergen. Det meste av strekningen er planlagt i tunnel. Prioriteringen er betinget av tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging. Prosjektet og tilknytning til andre prosjekter skal gjennomgås på nytt i første seksårsperiode.

Innenfor skredsikring (post 31) legges det opp til å bruke statlige midler til å gjennomføre prosjektene E39 Skjersura og E39 Våtedalen i Jølster kommune i Sogn og Fjordane. Prosjektet E39 Skjersura omfatter bygging av en tunnel med tilstøtende veg for å sikre et skredpunkt

med høy skredfaktor. Prosjektet E39 Våtedalen omfatter bygging av en tunnel for å sikre fem skredpunkter med høy skredfaktor.

Handlingsprogram 2018-2023 (2029)
Rute 4a E39 Stavanger - Bergen - Ålesund med tilknytninger

Post 30 Store prosjekt	Binding	NTP 2018-2029				Kostnadsoverslag/ restbehov pr.1.1.2018			2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		2024-2029		Sum 2018-2029		
		statlige midler		sum	annen fin	stat	annen	sum	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	
		18-23	24-29																								
E39 Svevatjøn - Rådal	x	3 474		3 474	448	3 453	436	3 889	1 060	330	890	106	730		400			300		73		3 453	436			3 453	436
E39 Drøgebe - Grytås og Birkeland - Sande N	x	10		10		71		71	27		44										71					71	
E39 Bjørsat - Skei	x	527		527		530		530	190		100		240								530					530	
E39 Kvivsvegen, refusjon	x	44		44		44		44					44								44					44	
Rv 555 Sotrasambandet (ekskl OPS- kontrakten)	x	842		842		1 086		1 086	260		440		200		30		30		30		990		96			1 086	
E39 Rogfast	x	3 111	459	3 570	13 036	3 569	13 321	16 891		500	150	1 750	400	1 600	500	1 500	700	1 900	1 280	1 600	3 030	8 850	539	4 471	3 569	13 321	
E39 Myrøi - Lunde		286	224	510		510		510									100		180		280		230			510	
E39 Åksdal - Våg (start)			255	255	255	714		714														250	250	250	250		
E39 Åcland - Svevatjøn (start)			14 280	14 280	5 100	24 800		11 200	36 000														14 300	5 100	14 300	5 100	
E39 Vågsbotn - Klauvaneset (start)			204	204	102	3 978		1 530	5 508														200	100	200	100	
E39 Bogsturnelen- Gaular grense			1 122	1 122		1 120		1 120															1 120			1 120	
E39 Byrkjelo - Sandane (delstrøkingar)			1 020	1 020																			1 000			1 000	
E39 Volda - Furene			612	612	306	610		310	920														610	310		610	310
E39 Vegsund - Breivika			1 020	1 020	1 836	1 020		1 840	2 860														1 020	1 840		1 020	1 840
Sum		8 294	19 196	27 490	21 082	41 505	29 352	70 858	1 637	830	1 624	1 856	1 614	1 600	930	1 500	1 130	1 900	1 563	1 600	8 398	9 286	19 386	12 071	27 763	21 367	

Post 31 Sikringsriksveger	Binding	NTP 2018-2029				Kostnadsoverslag/ restbehov pr.1.1.2018			2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		2024-2029		Sum 2018-2029		
		statlige midler		sum	annen fin	stat	annen	sum	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	stat	annen	
		18-23	24-29																								
E39 Sikjersura			714	714		710		710																710		710	
E39 Våtedalen			1 326	1 326		1 330		1 330																1 330		1 330	
Sum			2 040	2 040		2 040		2 040															2 040		2 040		

Mill. 2018-kr

Utbedringsstiltak	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
E39 Jektvik - Sandikvåg	U	Hordaland	x	4,9	-	4,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,9	-	-	-		
E39 Stavanger - Bergen - Knarvik, modulvogntog	A	Rogaland/Hordaland		30,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30,0	-	30,0	-	-		
E39 Aksdalikrysset	U	Rogaland	x	55,0	-	-	-	28,1	-	26,9	-	-	-	-	-	-	-	55,0	-	-	-		
E39 Reservekall for E39 Mortavika - Arsvågen, fv 519																							
Hanasand lørjeka	F	Rogaland	x	25,0	-	25,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	25,0	-	-	-		
E39 Fjellvegen	U	Sogn og Fjordane	x	90,8	132,3	-	-	-	50,0	-	50,0	40,0	-	50,8	32,3	-	-	90,8	132,3	-	-		
E39 Skipenes bru	B	Sogn og Fjordane		26,9	-	10,0	-	10,0	-	6,9	-	-	-	-	-	-	-	26,9	-	-	-		
Rv 580 Sandslikrysset	A	Hordaland	x	54,5	123,5	40,0	60,0	14,5	63,5	-	-	-	-	-	-	-	-	54,5	123,5	-	-		
Rv 580 Sandslikrysset, refusjon	A	Hordaland	x	20,0	-	-	-	-	-	20,0	-	-	-	-	-	-	-	20,0	-	-	-		
E39 Halljerm og Sandikvåg lørjekaier, landstrøm	A	Hordaland	x	15,8	-	15,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15,8	-	-	-		
E39 Mortavika, Arsvågen, Hanasand og Mekjanik lørjekaier, landstrøm	A	Rogaland	x	10,0	-	10,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,0	-	-	-		
E39 Sunnmøre, tilpasning av lørjekaier til nye anbud	F	Møre og Romsdal		305,0	-	62,0	-	200,0	-	43,0	-	-	-	-	-	-	-	305,0	-	-	-		
E39 Liadal, inkl. Liadalsmuren	A	Møre og Romsdal		60,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18,0	-	18,0	-	-	42,0		
Sum				697,9	255,8	167,7	60,0	252,6	113,5	96,8	50,0	40,0	-	50,8	32,3	48,0	-	656,9	255,8	42,0	-		

Mill. 2018-kr

Tilrettelegging for gående og syklende	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
E39 Gismarvik - Aksdal	G	Rogaland	x	44,6	48,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	44,6	48,6	44,6	48,6	-	-		
E39 Hafstad - Kronborg	O	Sogn og Fjordane	x	2,3	-	2,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,3	-	-	-		
E39 Halvbreid skule - Hogane, inkl. bussholdeplasser	O	Sogn og Fjordane		10,2	18,2	6,2	11,0	3,0	7,2	1,0	-	-	-	-	-	-	-	10,2	18,2	-	-		
E39 Farsund - Kussli 2	G	Sogn og Fjordane		26,5	-	21,5	-	5,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	26,5	-	-	-		
E39 Vikane - Eikangervåg	G	Hordaland		45,1	60,5	-	-	-	-	-	-	-	-	5,5	27,6	30,0	27,6	35,5	17,5	25,0	-		
Tiltak etter GS-inspeksjon rute 4a, Rogaland	I	Rogaland		0,3	-	-	-	-	-	0,3	-	-	-	-	-	-	-	0,3	-	-	-		
Tiltak etter GS-inspeksjon alle ruter, Sogn og Fjordane	I	Sogn og Fjordane		5,0	-	-	-	1,0	-	1,0	-	1,0	-	-	-	2,0	-	5,0	-	-	-		
E39 Heiane - Vabakkjen	G	Hordaland		126,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	40,5	-	40,5	-	85,8	-	-		
E39 Mehammer - Elde	G	Hordaland		-	22,7	-	-	-	22,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	22,7	-	-		
E39 Tiltak etter GS-inspeksjon 4a	A	Møre og Romsdal		1,5	-	1,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,5	-	-	-		
Samferdselspakke Volda-Ørsta	A	Møre og Romsdal		50,0	400,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20,0	50,0	20,0	50,0	30,0	350,0		
Sum				311,8	550,0	31,5	11,0	9,0	29,9	2,3	-	1,0	-	-	5,5	134,7	128,6	178,5	175,0	133,3	375,0		

Mll. 2018-kr

Trafikkulike tiltak	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsverdi og restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Start	Annen	Start	Annen	Start	Annen	Start	Annen	Start	Annen	Start	Annen	Start	Annen	Start	Annen	Start	Annen	Start	Annen
				E39 Knevik - Oppedal, veglys	A	Hordaland	x	4,2	-	4,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,2	-
E39 Kontrollplass nord for Bergen	A	Hordaland	x	20,5	-	20,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20,5	-	-	-		
E39 Førlandskrysset - nytt kryss Eikeskog	X	Rogaland	x	2,5	-	2,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,5	-	-	-		
E39 X/r609 Askvollkrysset	X	Sogn og Fjordane	x	18,0	3,0	13,0	2,5	6,0	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	19,0	3,0	-	-		
E39 Håfstedflata to kryss	X	Sogn og Fjordane	x	30,9	9,8	10,7	-	-	9,8	20,2	-	-	-	-	-	-	-	30,9	9,8	-	-		
E39 Skilt for utekontroll Førde	A	Sogn og Fjordane		1,8	-	1,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,8	-	-	-		
Tiltak mot utforkjøring rute 4a i Hordaland	U	Hordaland		52,5	-	3,5	-	5,0	-	4,0	-	4,0	-	12,0	-	24,0	-	52,5	-	-	-		
Tiltak mot utforkjøring rute 4a i Rogaland	U	Rogaland		39,3	-	3,5	-	4,0	-	4,0	-	2,0	-	8,0	-	17,8	-	38,3	-	-	-		
Tiltak mot utforkjøring rute 4a i Sogn og Fjordane	U	Sogn og Fjordane		55,4	-	3,5	-	5,0	-	3,1	-	4,2	-	9,5	-	30,1	-	55,4	-	-	-		
Utbedring for korsterket midtoppmærking rute 4a i Hordaland	S	Hordaland		29,7	-	5,0	-	5,0	-	14,7	-	5,0	-	-	-	-	-	29,7	-	-	-		
Utbedring for korsterket midtoppmærking rute 4a i Sogn og Fjordane	S	Sogn og Fjordane		14,5	-	2,0	-	5,0	-	7,5	-	-	-	-	-	-	-	14,5	-	-	-		
E39 Kontrollplass Svegløym	A	Hordaland		15,8	-	-	-	-	-	-	-	15,8	-	-	-	-	-	15,8	-	-	-		
E39 Sveio, veglys	A	Hordaland		6,1	-	-	-	6,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,1	-	-	-		
E39 Knevik - Oppedal del II, veglys	A	Hordaland		14,8	-	-	-	-	-	-	-	14,8	-	-	-	-	-	14,8	-	-	-		
E39 Kronborg - Farsund, veglys	A	Sogn og Fjordane		20,9	-	-	-	-	-	-	-	20,9	-	-	-	-	-	20,9	-	-	-		
E39 Slåttestevik - Akadal	A	Rogaland		25,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	25,1	-	-	-	25,1	-	-	-		
E39 Slåttestevik kryssutbedring	X	Rogaland		40,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30,4	-	10,0	-	40,4	-	-	-		
E39 Håfstad - Kronborg, veglys	A	Sogn og Fjordane	x	1,2	-	1,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,2	-	-	-		
E39 Abergsdalen i Gauler, tiltak etter TS-inspeksjon	I	Sogn og Fjordane	x	2,5	-	2,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,5	-	-	-		
E39 Ekset, undergang	A	Møre og Romsdal	x	9,5	-	8,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9,5	-	-	-		
Sum				406,4	12,8	83,4	2,5	36,1	10,3	53,5	-	66,5	-	65,0	-	61,9	-	406,4	12,8	-	-		



Mil. 2018-kr

Miljøtiltak	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Støytiltak forskrift, Hordaland	IS	Hordaland		1,6	-	-	-	-	-	1,6	-	-	-	-	-	-	-	1,6	-	-	-		
Støytiltak forskrift, Rogaland	IS	Rogaland		0,5	-	-	-	-	-	0,5	-	-	-	-	-	-	-	0,5	-	-	-		
Støytiltak forskrift, Sogn og Fjordane	IS	Sogn og Fjordane		0,2	-	-	-	-	-	0,2	-	-	-	-	-	-	-	0,2	-	-	-		
E39/IV 555, støytbedringer	IS	Hordaland		5,3	-	5,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,3	-	-	-		
Diverse støyttiltak	IS	Hordaland		2,5	-	2,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,5	-	-	-		
Utbedring av vegrelaterte kulturminner Hordaland	K	Hordaland		3,0	-	3,0	-	-	-	1,0	-	-	-	-	-	-	-	3,0	-	-	-		
Lokal luftkvalitet Hordaland, 5 målestasjoner i Bergen	A	Hordaland		10,0	-	5,0	-	-	-	1,8	-	3,2	-	-	-	-	-	10,0	-	-	-		
Tiltak etter vannforskrift, Hordaland	V	Hordaland		22,7	-	2,0	-	-	-	-	-	2,0	-	18,7	-	-	-	22,7	-	-	-		
Lokal luftkvalitet, Rogaland	A	Rogaland		4,2	-	4,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,2	-	-	-		
Tiltak etter vannforskrift, Rogaland	V	Rogaland		2,0	-	1,6	-	-	-	-	-	0,4	-	-	-	-	-	2,0	-	-	-		
Lokal luftkvalitet, Sogn og Fjordane	A	Sogn og Fjordane		0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,1	-	-	-	0,1	-	-	-		
Tiltak etter vannforskrift, Sogn og Fjordane	V	Sogn og Fjordane		1,5	-	-	-	-	-	-	-	1,0	-	0,5	-	-	-	1,5	-	-	-		
E39 Tiltak mot støyt 4a	S	Møre og Romsdal		4,0	-	4,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,0	-	-	-		
E39 Blindheimstunnelen og Moatunnelen, rensing av vann	V	Møre og Romsdal		30,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,0	-	10,0	-	20,0	-		
Tiltak for biologisk mangfold, Rogaland	Q	Rogaland		3,0	-	1,0	-	-	-	-	-	1,0	-	1,0	-	-	-	3,0	-	-	-		
Utbedring av vegrelaterte kulturminner, Sogn og Fjordane	K	Sogn og Fjordane		2,0	-	2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,0	-	-	-		
Sum				92,6	-	29,6	-	-	-	5,1	-	7,6	-	20,3	-	10,0	-	72,6	-	20,0	-		

Mil. 2018-kr

Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
E39 Kollektivknutepkt. og innfartspark, på Flatøy	H	Hordaland		16,4	39,8	-	-	-	-	-	-	-	-	16,4	39,8	-	-	16,4	39,8	-	-		
E39 Oppgradering av holdeplasser Mjåsund - Våg	H	Rogaland		7,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,1	-	-	-	7,1	-	-	-		
E39 Gjerdvik - Haugsvær, holdeplasser	H	Hordaland		7,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,0	-	-	-	7,0	-	-	-		
E39 Holdeplasser Stord og Filjar	H	Hordaland		19,5	-	-	-	-	-	9,3	-	9,3	-	0,9	-	-	-	19,5	-	-	-		
E39 Holdeplasser, Sogn og Fjordane	H	Sogn og Fjordane		16,6	-	-	-	-	-	-	-	6,8	-	9,8	-	-	-	16,6	-	-	-		
E39 Holdeplassoppgradering, Sveio	H	Hordaland		7,7	-	-	-	-	-	7,7	-	-	-	-	-	-	-	7,7	-	-	-		
E39 Ørsta, kollektivknutepunkt	K	Møre og Romsdal		14,0	-	10,0	-	4,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14,0	-	-	-		
Sum				88,3	39,8	10,0	-	4,0	-	17,0	-	16,1	-	41,2	39,8	-	-	88,3	39,8	-	-		

HANDLINGSPROGRAM 2018-2023

III. 2018-kr

Serviceiltak	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverlag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
E39 Røsteplass Svaldalenøst	R	Sogn og Fjordane	x	8,1	-	8,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8,1	-	-	-		
E39 Dagnhølepass Akrdal	D	Rogaland		5,3	-	5,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,3	-	-	-		
E39 Friteksttåve (ITS)	A	Sogn og Fjordane		24,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24,0	-	-	-	24,0	-	-	-		
E39 Dagnhølepass Volda/Ørsta	D	Møre og Romsdal		5,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	-	5,0	-	-	-		
Sum				42,4	-	13,4	-	-	-	-	-	-	-	24,0	-	5,0	-	42,4	-	-	-		

Mill. 2018-kr

Fornyng	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverlag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
E39 Nordhordlandsbrua	B	Hordaland	x	54,5	-	25,5	-	28,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	54,5	-	-	-		
E39 Stordbrua - avviklingsanlegg av bærekabler	B	Hordaland		36,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15,8	-	15,8	-	-	21,0		
E39 Skipenes bru	B	Sogn og Fjordane		13,1	-	-	-	-	-	13,1	-	-	-	-	-	-	-	13,1	-	-	-		
Tunnelutbedringsprogrammet, Region vest	T			1 361,2	-	220,3	-	367,5	-	448,4	-	219,3	-	85,7	-	-	-	1 361,2	-	-	-0,0		
Tunnelutbedringsprogrammet, Region midt	T			57,7	-	12,7	-	45,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	57,7	-	-	-		
Sum				1 523,3	-	258,5	-	461,5	-	461,5	-	219,3	-	85,7	-	15,8	-	1 502,3	-	-	21,0		

Mill. 2018-kr

Planlegging	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverlag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Planlegging rute 4a	P	Rogaland, Hordaland, Sogn og Fjordane		1 489,7	0,4	142,8	0,4	290,3	-	334,0	-	390,3	-	164,4	-	166,1	-	1 489,7	0,4	-	-		
Planlegging rute 4a	P	Møre og Romsdal	x	415,1	-	82,0	-	73,4	-	74,6	-	71,1	-	49,0	-	65,0	-	415,1	-	-	-		
Sum				1 904,8	0,4	224,8	0,4	363,7	-	408,6	-	461,4	-	213,4	-	231,1	-	1 904,8	0,4	-	-		

Mill. 2018-kr

Grunnerev	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Grunnevev rute 4a	G			50,0	-	-	-	10,0	-	10,0	-	10,0	-	10,0	-	10,0	-	50,0	-	-	-		
Sum				50,0	-	-	-	10,0	-	10,0	-	10,0	-	10,0	-	10,0	-	50,0	-	-	-		

Mill. 2018-kr

Vedlikehold av riksveger	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023			
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
E39 Lototunnelen nord	A	Sogn og Fjordane		22,6	-	3,8	-	3,8	-	3,8	-	3,8	-	3,8	-	3,8	-	22,6	-	-	-		
E39 Stordbrua - maling	B	Hordaland		23,1	-	3,9	-	3,9	-	3,9	-	3,9	-	3,9	-	3,9	-	23,1	-	-	-		
E39 Svor bru	B	Sogn og Fjordane		41,0	-	6,8	-	6,8	-	6,8	-	6,8	-	6,8	-	6,8	-	41,0	-	-	-		
E39 Vartdalstranda, skogrydding	A	Møre og Romsdal		3,0	-	-	-	-	-	-	-	3,0	-	-	-	-	-	3,0	-	-	-		
E39 Volda og Ørsta, lukket drensløstak	D	Møre og Romsdal		6,0	-	-	-	6,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,0	-	-	-		
E39 Stikkrenneutskifting (stålrenner) 4a	D	Møre og Romsdal		7,0	-	-	-	-	-	7,0	-	-	-	-	-	-	-	7,0	-	-	-		
Tunnelufbedringsprogrammet, Region vest	T			542,0	-	25,5	-	-	-	204,4	-	204,0	-	108,1	-	-	-	542,0	-	-	-		
Tunnelufbedringsprogrammet, Region midt	T			10,0	-	10,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,0	-	-	-		
Sum				654,7	-	50,0	-	20,5	-	225,8	-	221,5	-	122,6	-	14,5	-	654,7	-	-	-		



SAKSDOKUMENT

Sakshandsamar: Edvin Løfoll

Arkivsak nr.: 2018/1629

Arkivkode: D11

Utvalsaksnr	Utval	Møtedato
	Formannskapet	18.09.2018

ORIENTERINGSSAK VEDKOMANDE SØKNAD OM YTTERLEGARE STØNAD TIL ASFALTERING AV P-PLASS PÅ RESET

Administrasjonen si tilråding:

Grunna kort tidsfrist har ikkje administrasjonen hatt tid til å vurdere saka grundig og den vert difor framsett som ei sak utan tilråding, men til orientering.

Vedleggsliste:

Brev (søknad) frå Volda skisenter, samt kart over p-plass på Reset

Uprenta saksvedlegg:

Samandrag av saka:

Søknad kom seint i høve fyrstkomande møte i formannskapet og administrasjonen har ikkje hatt mogelegheit til å gjere ei vurdering med tilhøyrande tilråding i saka. Den vert difor lagt fram som ei orienteringssak.

Saksopplysningar/fakta:

Sjå vedlagde søknad og kart, frå Volda skisenter. Summane som er førte opp (om lag 8000kvm og kr 883.000,- eks.mva.) stemmer i høve vedtak om prioriteringar gjort tidlegare frå Forvaltningsutvalet.

Vurdering og konklusjon:

Grunna kort tidsfrist har ikkje administrasjonen hatt tid til å vurdere saka grundig og den vert difor framsett som ei sak til orientering.

Folkehelse er overordna og førande prinsipp for kommuneplanen i Volda kommune.

Helse og miljøkonsekvensar:

Positivt for brukarane, mogeleg lenging av bruken av løyper grunna oppsamling av snø, enklare vedlikehald og fleire mogelege aktivitetar.

Økonomiske konsekvensar:

Låneopptak på kr 700.000,- (eks.mva.), noko lågare vedlikehaldskostnader for skisenteret ved snøbrøyting

Beredskapsmessige konsekvensar:

Lite eller ingen

Rune Sjurgard
Rådmann

Utskrift av endeleg vedtak:

Klageinstans:



Volda Skisenter AS
Postboks 108
6101 Volda

Volda 11. sept. 2018

Volda kommune
Stormyra 2
6100 VOLDA

**SØKNAD OM AT KOMMUNEN DEKKER KOSTNADER SKISENTERET HAR HATT FOR KLARGJERING TIL
ASFALTERING PÅ PARKERINGSPLASSEN FORAN VOLDA SKISENTER**

Styret ved Volda skisenter ber om at denne saka vert tatt opp til politisk handsaming snarast råd:

I Volda kommune sin økonomiplan 2018-2021

(<https://www.volda.kommune.no/Handlers/fh.ashx?Mid1=4&Fillid=4801>), er «Parkering Volda Skisenter» (Økonomiplan 2018-2021, s 127-128) sett opp at det er planlagt asfaltering av ca 8000 kvm (totalt er det sett av 880 000,- til asfalt). I brev frå Volda kommune (datert 29. august 2018) stila til fungerande styreleiar ved skisenteret har kommuna sett fram eit ønske om at vi inngår ei avtale om asfaltering av eit areal på om lag 8000 kvm til ein kostnad på om lag 880000,-. Med ein avtale på plass dekker kommunen desse kostnadane og så blir det asfalt så langt det rekk innanfor den ramma. Det som ikkje kjem fram i brevet er at Volda skisenter som følgje av vedtatt økonomiplan og planane om asfaltering av arealet ved skisenteret i haust har måtta foreta masseutskifting av ca 5000 kvm grusdekke til ein kostnad på om lag 700000,-. Volda skisenter har no foretatt oppmåling av alt arealet foran skisenteret, og vår konklusjon er at med det budsjettet Volda kommune har lagt inn så får vi dessverre ikkje asfaltert så mykje som vi hadde håpt på: Vi har delt inn området i fire areal: Areal 1. er oppmålt til 8000 kvm, areal 2 til 2750 kvm, areal 3 er målt opp til 2980m2 og areal 4 er målt opp til 1450kvm (sjå vedlegg). Areal 3 ved VTI Nordic sitt anlegg har vi sett opp som ikkje asfaltert, men vi er no i dialog med VTI Nordic om dei evt kan dekke kostnader med å asfaltere dette, vi har uansett nemnde kostnad med å foreta masseutskifting også på det området.

Samla areal på parkeringa omtrent 15.000kvm. I utgangspunktet var det tenkt å asfaltere areal 1,2 og 4 som gir eit samla areal på 12.200 kvm.

Budsjettet til kommuna er som sagt 880.000,- og det er gledeleg at ein gjennom dette bidraget kan få asfaltert mykje av plassen. Samtidig burde det være fordelaktig både for kommuna og for brukarane at heile parkeringsarealet vert asfaltert.

Vi søker difor kommuna om å få dekke desse kostnadane vi har hatt til masseutskifting, tilsvarande 700 000,- slik at vi kan legge desse pengane inn i asfaltering slik at vi får til asfaltering av heile arealet, om det skulle vise seg at dette ikkje er nok vil vi ta den ekstra kostnaden sjølve og be om at andre brukarar også bidreg. Det er alt tillyst eit møte der vi skal ha ein dialog om dette.

Vi vil legge til følgjande moment som vi meiner kan styrke søknaden vår:

- Volda skisenter er det mest brukte folkehelseilbodet i Volda kommune, noko som er grundig dokumentert i jubileumboka (50 år). På det meste har vi frakta over 50.000 turar i trekka våre gjennom ein sesong.
- I tillegg kjem løypekøyning og den særskild populære trasè til Melshornet også kjend som «Randonne highway».
- Ei asfaltering av mest mogleg av plassen vil i tillegg gjere at vi kan legge til følgjande almenntilgjengelege formål. Her er det eigentleg berre fantasien som set grensene men styret ved skisenteret har drøfta følgjande moglege aktivitetar utan at vi har konkludert enno:
 - o Tilrettelegge for rulleski evt andre aktivitetar som ikkje krev snø, men som vil passe godt på asfalt
 - o Lage til isbane
 - o Bruke masse frå masseutskiftinga til skipark eller liknande
 - o Undersøke om ein kan legge til rette for til dømes køyreskular som kan bruke området utanfor sesong (her kan det og ligge inntekspotensiale som kan kome almenntilgjengelege til gode gjennom betre tilbod frå skisenteret)
 - o Asfalten vil kome ei rekke andre brukarar til gode dei mest relevante per i dag er følgjande lag under Volda Turn og Idrettslag - ALLIDRETT (VTI Nordisk, VTI Alpint, VTI Skiskyting)
 - o Asfalt på heile plassen vil som nemnd i kommunen sin økonomiplan føre til ei god innsparing på vedlikehald, asfaltering av berre deler av plassen vil gjere brøyting vanskelegare og føre til større kostnader når det gjeld vedlikehald
 - o Asfaltering av heile plassen vil kunne gjere det mogleg å «resirkulere snøen» og bruke den til underlag i tilfelle snøfattige perioder (dette er i alle fall noko vi vil prøve ut)

Som kommuna kjenner til er skisenteret organisert som eit aksjeselskap, med Volda kommune (25%) og VTI allianse (26,47%) som sine største eigarar. Styret ved skisenteret har god dialog med eigarane sine og legg vekt på å ha ei drift som kjem flest mogleg av innbyggjarane i Volda og omegn til nytte. Skisenteret hadde særskild god drift førre sesong, med god økonomistyring. Dette er sjølvstendig avhengig av god tilgang på snø, og vi legg fortsatt opp til forsiktig drift for å ta høgde for dette.

Vi står imidlertid no foran fleire store investeringar i trasè og utstyr som gjer at vi treng støtte til asfalt og håper kommuna kan kome oss i møte her gjennom å dekke kostnadane på 700 000,- som vi har hatt til masseutskifting.

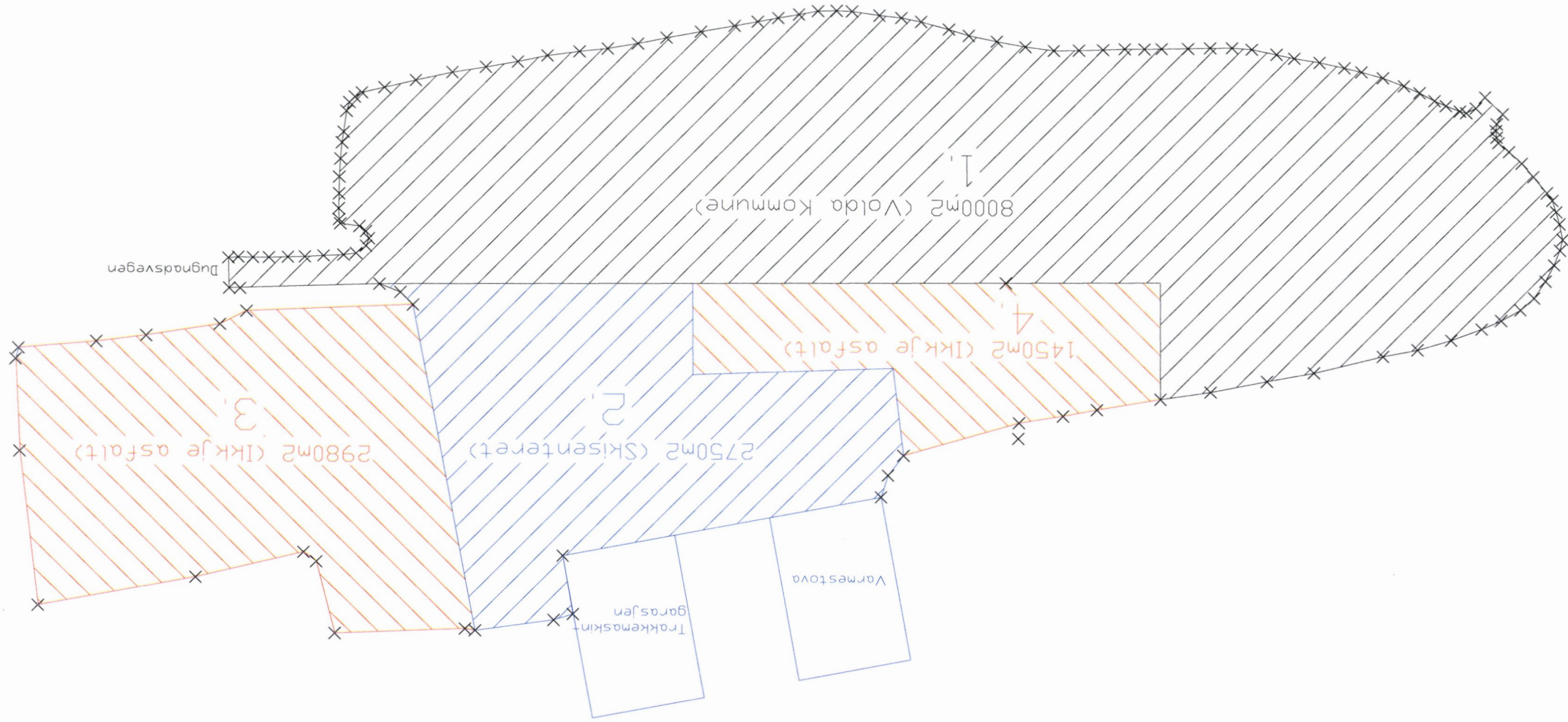
På vegne av styret ved Volda skisenter:

Fungerande styreleiar

Jens Standal Groven
sign.

Fungerande nestleiar

Askjell Våge
sign.





Møre og Romsdal
fylkeskommune

«MOTTAKERNAVN»
«ADRESSE»
«POSTNR» «POSTSTED»

Dykkar ref:	Dykkar dato:	Vår ref:	Vår saksbehandlar:	Vår dato:
Ruteendringsprosess 2019	«REFDATO»	101726/2018	Svein Ivar Aarskog, 71 28 02 51	10.09.2018

Ruteendringsprosessen 2019 - høyring reduksjon i rutetilbodet

Vi viser til brev om ruteendringsprosessen 2019 datert 27.04.18

Møre og Romsdal fylkeskommunen ser seg nøydd til å starte ein prosess for å redusere drifta innafør kollektivtrafikken. For buss er det snakk om ein mogeleg reduksjon på 0,5% frå 1.mai 2019.

Vedlagt er ei liste over mulige avganger som vert endra eller fjerna. Dette er avganger med få reisande og som ikkje vil gå utover skule- og arbeidsreisande. Det er også ein diskusjon om vi skal satse på turistruter eller ikkje?

Vi ber om merknader frå kommunane på forslaga. Saka vert fyrst handsama i samferdselsutvalet 24 oktober. Vidare vert rutereduksjonen med i budsjettprosessen og endeleg handsama politisk i fylkestinget i veke 50.

Vi ber om svar/merknader på våre forslag og frist er sett til mandag 8 oktober

Med helsing


Stig Helle-Tautra
seksjonsleiar


Svein Ivar Aarskog
rådgivar

Rute/linje	Kl.	Trase	Turnr	Endring	Dagtype	Antall reisande pr avg	Merknad	Rutepakke
210	05:50	Stordal - Sjøholt	103	Lite påstigende pax Stordal til Sjøholt. Framleis rute Sjøholt - Ålesund	mandag-fredag	4,2	påstigningstatistikk Stordal - Sjøholt	4
235	11:30	Steinshamn - Myklebust	107	utgår	mandag-fredag	4,14		4
235	11:50	Myklebust - Finnøy	110	utgår	mandag-fredag	5,02		4
238	16:50	Skodje - Vadset	101	utgår	mandag-fredag	0,05		4
241	06:10	Midsund-Heggdal-Solholmen		Utgår	Mandag-fredag skuledagar	0		8
245	07:40	Vestnes-Fiksdal	103	Kutte Øverås/Nerås på turen skolefri	Mandag-frdag skulefri	0	Kun liten del av trase som tas bort.	7
310	15:13	Årvik - Garnes	605	Utgår	laurdag	2,91		5
334	15:50	Leikong - Voldnes	113	Utgår	Mandag-fredag skuledagar	0,38		5
334	16:00	Voldnes - Leikong	120	Utgår	Mandag-fredag skuledagar	0,09		5
338	15:50	Garnes-Volda	606	Utgår	laurdag	1,15		5
338	16:20	Volda - Garnes	605	Utgår	laurdag	2,5		5
338	11:15	Volda-Garnes	111	Utgår	mandag-fredag sommar	2,05		5
338	17:30	Garnes-Volda	124	Utgår	mandag-fredag sommar	0,41		5
338	17:50	Volda-Garnes	125	Utgår	mandag-fredag sommar	1,18		5
420	16:05	Sølsnes-Molde	157	Utgår	Mandag-frdag skulefri	4,1		7
420	16:50	Molde-Sølsnes	146	Utgår	Mandag-frdag skulefri	2		7
423	15:11	Isfjorden-Isfjorden sjukeheim	114	T/R Sykehjemmet 423-115 starter i Isfjorden	Mandag-fredag skuledagar	0		7
423	09:45	Markanes-Åndalsnes	103	Utgår	Mandag-fredag skuledagar	1,2		7
424	09:00	Åndalsnes Ringrute	108	Utgår	Mandag-fredag skuledagar	0,8		7
424	16:00	Åndalsnes Ringrute	110	Utgår	Mandag-frdag skulefri	0,05		7
503	14:45	Kårvåg-Bruhagen-Kristiansund	602	Ta vekk Kårvåg-Bruhagen	Lørdag	2,3		2
531	13:50	Aureosen skole - Fanghol (via Hoem)	120	Kjøres ikke skolefrie dager	Mandag-frdag skulefri	0		8
534	08:10	Elnesvågen - Hustad	103	Kjører ikke via Hustad fengsel	Mandag-fredag	0	Liten del av trase tas bort	8
534	17:45	Elnesvågen - Hustad	117	Kjører ikke via Hustad fengsel	Mandag-fredag	0	Liten del av trase tas bort	8

32

Rute/linje	Kl.	Trase	Turnr	Endring	Dagtype	Antall reisande pr avg	Merknad	Rutepakke
561	20:45	Hollingen FK - Bakkemyr	127	Kjører ikke via Nyhamna, stopper på Bakkemyr	Mandag-fredag	1		8
561	11:55	Bakkemyr-Aukra fk	112	Utgår	Mandag-fredag	4,8		8
601	20:00	Ålesund rbst-Moa	131	Lite pass, og det er avg mellom Rbst og Moa kl 19.50 og 20.10, osv.	mandag-fredag	0	pass fordeler seg på andre avganger	1
601	23:40	Ålesund rbst-Moa	147	Avg l633 flyttes fra 23.20 til 23.30 for å tette gapet.	mandag-fredag	0	pass fordeler seg på andre avganger	1
631	13:20	Ålesund rbst-Moa	153	Utgår	mandag-fredag	7,98	vonar at pass fordeler seg på andre avganger	1
632	18:10	Magerholm - Ålesund rbst	156,158	Avgangen utgår, avgang Magerholm kl 1750 utsettes til kl 1800 og vi går over til halvtimes avganger frå kl 1800 istaden for kl 1830	mandag-fredag	0	Flytting av avganger og bruk av buss frå Stryn, gjer at vi har same tilbod	1
671	kveld	Ålesund rbst - Valderøya (Sætra)		Planlagt halvtimesavgang går ut	mandag-fredag	0	ikkje oppstarta	1
671	15:15	Ålesund rbst - Valderøya (Sætra)		utgår	fredag skuledagar	0	ikkje behov fredagar	1
672	kveld	Valderøya (Sætra)-Ålesund rbst		Planlagt halvtimesavgang går ut	mandag-fredag	0	ikkje oppstarta	1
691	14:55	Voldsalsberga - Ålesund sentrum		utgår	fredag skuledagar	0	ikkje behov fredagar	1
810	00:30	Nattbussen, Kristiansund	702	Utgår	søndag	2,6		2
810	01:50	Nattbussen, Kristiansund	704	Utgår	søndag	0,8		2
810	03:00	Nattbussen, Kristiansund	706	Utgår	søndag	6,7		2
821	08:30	Kjørsvikbugen-Aure-Kristiansund	602	Utgår	lørdag	3,9		2
821	13:35	Kristiansund-Aure-Kjørsvikbugen	601	Utgår	lørdag	3,5		2
902	22:10	Surnadal - Ålvundfoss	720	Utgår	søndag	0,3		6
902	22:20	Molde - Eidsvåg	715	Utgår	Søndag	1,3		6
905	20:08	Halsa fk - Surnadal - Trondheim	725	Utgår, Pass. Surnadal - Rindal, har tilbud 19:10 fra Surnadal	Søndag	5,3		6
905	08:35	Kanestraum - Krifast	100	Utgår	man-fre.	1,3		6